

Competencia y regulación en el transporte de viajeros por carretera en España

Revista del Instituto de Estudios Económicos, n.º 4/2005

El mercado de servicios de transporte regular de viajeros por carretera presenta ciertas peculiaridades que dificultan su prestación dentro de un régimen concurrencial de libre empresa, como consecuencia de la existencia de fallos de mercado que pueden conducir a una estructura monopolística en la mayoría de las líneas, y de la necesidad de garantizar el acceso de todos los individuos a los servicios de transporte independientemente de su localización geográfica o de su nivel de renta, lo que obliga a emplear mecanismos que hagan posible la explotación de líneas deficitarias o de escaso atractivo para la iniciativa privada. Todo ello justifica la introducción de restricciones a la competencia y la aplicación de un régimen concesional, que es el utilizado en España y en la mayoría de los países europeos.

El sistema concesional, cuyo funcionamiento y regulación se estudia con detalle en este número de la Revista del IEE, consiste en la sustitución de la tradicional forma de competencia entre empresas que operan simultáneamente en el mercado, por otra en la que las empresas rivalizan por obtener el derecho a explotar en exclusiva dicho mercado por un período de tiempo determinado (competencia *por* el mercado o competencia *controlada*). La fórmula se implementa a través de un sistema de concesiones administrativas, cuyo plazo de vigencia es limitado, y que son adjudicadas en concurso al operador que presente la mejor oferta.

Este modelo ha funcionado en nuestro país de forma bastante eficaz, tanto desde el punto de vista de la calidad del servicio, como de la equidad y de la eficiencia económica. Así, se ha configurado una amplia red de servicios nacionales y autonómicos que cohesiona todo el territorio, se ha garantizado el cumplimiento de los objetivos de servicio público y los usuarios han recibido un servicio de calidad a un precio razonable que compatibiliza la eficiencia económica con el acceso universal a un servicio básico. En contraposición al modelo concesional, el modelo británico apuesta por la desregulación total y la prestación del servicio de transporte regular de viajeros bajo un sistema de libre concurrencia, aunque no existe consenso en cuanto a la valoración de sus resultados.

La política comunitaria en este ámbito apenas ha sido desarrollada. El punto de referencia se sitúa en la Propuesta Revisada de Reglamento de la Comisión Europea del año 2005

sobre los servicios públicos de transporte de viajeros. Dicha Propuesta, que sustituye a otra anterior del año 2000, tiene como finalidad armonizar la regulación con el objetivo de crear un mercado común europeo de transporte regular de viajeros, señalando la preferencia de los países comunitarios por el sistema de competencia regulada frente al modelo desregulado británico. En este volumen, se presenta un análisis del contenido y las implicaciones de dicha propuesta, al tiempo que se cuestionan algunos aspectos de la misma. En cualquier caso, el modelo que establece dicha normativa es compatible con el sistema concesional español, y no nos obligaría, por tanto, a modificar este en un sentido más liberalizador.

A partir de 2007 comienzan a vencer los plazos de las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, tanto estatales como autonómicas, alcanzando su punto álgido en los años 2012-2013, en los cuales expiran más de la mitad de las concesiones estatales actualmente existentes. Los trabajos incluidos en este número analizan las consecuencias para los agentes implicados (empresas, proveedores, trabajadores, etc.) de los cambios que podrían resultar de la concentración en tan breve espacio de tiempo de los vencimientos y, por consiguiente, de los nuevos concursos. Se presta especial atención a los posibles efectos sobre el nivel de empleo y su calidad, y la estructura empresarial del sector. La participación de operadores comunitarios en los concursos supondrá una intensificación de la competencia que obligará a las empresas españolas a mejorar su competitividad y a acelerar los procesos de concentración empresarial. Asimismo, se advierte de la necesidad de aplicar el principio de reciprocidad a la apertura de nuestro mercado a los operadores procedentes de otros países, con el fin de evitar las consecuencias negativas que pueden derivarse de una competencia desleal por parte de compañías cuyos mercados nacionales están cerrados a los operadores extranjeros.

Finalmente, el cambio de escenario que supone el vencimiento de las concesiones es aprovechado para plantear la introducción de algunas reformas en la regulación de diversos aspectos del sistema, como las condiciones de los pliegos, los incentivos a la mejora del servicio, las garantías jurídicas o la posibilidad de efectuar modificaciones y prorrogas, al objeto de mejorar la eficiencia de este mercado, y al mismo tiempo evitar incurrir en disfunciones y costes innecesarios. En lo relativo a la duración de las concesiones -uno de los aspectos más controvertidos de la regulación del sistema concesional- deben compatibilizarse las ventajas potenciales para el consumidor de la apertura periódica del mercado a la competencia con la necesidad de los operadores de amortizar la inversión, por

lo que no deben introducirse modificaciones que supongan reducir los plazos por debajo de lo previsto en la regulación actual, ya que podría resultar incluso contraproducente desde el punto de vista de la competencia. En general, se reconoce la conveniencia de realizar algunos cambios, siempre y cuando no alteren la esencia de un modelo que ha demostrado su elevada eficacia y buen funcionamiento.

Competencia y regulación en el transporte de viajeros por carretera

en España

Revista del Instituto de Estudios Económicos, n.º 4/2005